LA CARRETERA PANAMERICANA Y EL TAPÓN DEL DARIÉN

Por Lácides Martínez Ávila

Nadie podrá negar, sin que incurra en error, que la conclusión y puesta en funcionamiento de la Carretera Panamericana sería un significativo aporte al desarrollo económico, turístico y cultural de los países del Nuevo Mundo. Fascinante deberá de resultar, sin duda, un viaje por carretera desde Alaska hasta la Patagonia haciendo escala cuando y donde se quiera, bien para conocer de cerca la vida y costumbres de las gentes en los distintos lugares intermedios, o bien para deleitarse en la contemplación de los paisajes naturales de cada país, lo que no sería posible si el viaje fuera, por ejemplo, en tren, como se ha llegado a sugerir también por parte de algunos que prefieren la creación de una vía férrea panamericana.

Además de las ventajas que en materia de divisas representaría esta carretera para los diversos países del continente, la obra en sí constituiría un logro de la civilización y un símbolo del progreso material de la humanidad.

Sin embargo, no se crea que, al reconocer estos proes es que estamos declarándonos, irrestricta y ciegamente, partidarios de la terminación de la obra a como dé jugar, sin ninguna clase de miramientos o consideraciones de orden ecológico o humanístico. No, de ninguna manera.

Como se sabe, la construcción de la Carretera Panamericana se encuentra paralizada desde hace años debido a que no se ha podido construir el tramo de poco más de cien kilómetros que atravesaría la selva del Darién, entre Colombia y Panamá. Es lo que se conoce con el nombre del “Tapón del Darién”, así llamado porque se trata e uno de los varios “tapones” o complejos de vegetación flotante que existen en los ríos y caños afluentes del Atrato y que forman verdaderas islas de vegetación no arraigada que se desplaza continuamente.

Desde hace más de dos décadas se viene ventilando todo lo referente al impacto ambiental que se derivaría de la ejecución de este proyecto vial. Las opiniones al respecto se hallan divididas y hasta polarizadas. De una parte, están los ambientalistas o ecologistas, quienes sostienen que la carretera traería consecuencias funestas para la rica biodiversidad existente en la zona, al tiempo que atentaría contra la privacidad y el *modus vivendi* de lo indígenas que allí habitan, tales como los cunas, los emberas, los waunanas y los katíos. Y de otra parte están los desarrollistas, que aseguran que dichas consecuencias no tendrían lugar, sino que, por el contrario, la carretera facilitaría a los gobiernos de Colombia y Panamá ejercer actividades de control y vigilancia para contrarrestar la actual acción depredadora de los colonos madereros.

Parece plantearse en esta contraposición del desarrollo y la ecología el viejo antagonismo, que ha servido de tema en los campos literario y filosófico, entre la civilización y la barbarie, la ciudad y el campo, la técnica y el humanismo. Nosotros preferimos situarnos en un término medio entre los dos extremos del desarrollismo y el ecologismo. Somos de los que creen que se puede hacer desarrollo o progreso sin deteriorar el medio ambiente.

La región del Darién está considerada como una de las más ricas del mundo desde el punto de vista ecológico. El botánico Alwyn Gentry comparó el número de especies de todas las islas británicas con lo que él encontró en poco más de un kilómetro cuadrado de selva darienita. En un solo árbol llegó a contar más de cincuenta especies que crecían sobre él, por lo que no dudó en aseverar que esta área superhúmeda de Suramérica contiene el bosque tropical más rico en especies de todo el planeta. De igual manera se estima que esta selva es la segunda en importancia, después de la de Amazonas, para que sus árboles limpien la atmósfera.

Entre la fauna se encuentran ciertas especies que han desaparecido ya, total o parcialmente, en otros lugares de Colombia, como la danta del Chocó, que es el animal terrestre más grande que tenemos; el manatí o vaca de agua, en franca vía de extinción; el tití cariblanco, la nutria, el tigre mariposa o jaguar, el oso de anteojos y una gran variedad de aves que suman casi el treinta por ciento de las registradas en Colombia, así como una no menos numerosa cantidad e especies de vertebrados, sin incluir los peces, y una incontable diversidad de insectos.

Nuestra posición sobre la terminación de la Carretera Panamericana es que se debe llevar a cabo, pero observando todos los cuidados y precauciones para que el tan temido desastre ecológico no se produzca, o que, por lo menos, se minimice. En este orden de ideas, consideramos acertada la posición adoptada hace varios años el ex Ministro del Transporte, Juan Gómez Martínez, quien sostuvo que el posible daño ecológico se podían prevenir con técnicas apropiadas, las cuales saldrían del estudio que sobre el impacto ambiental se adelantaría con la ayuda financiera del Banco Interamericano de Desarrollo.

Formuló, a la sazón, Gómez Martínez la propuesta de crear una universidad de estudios ambientales con carácter internacional, en la frontera colombo- panameña, cuyo objetivo primordial sería el de cuidar la biodiversidad de la zona a través de unos órganos de control que operarían como una especie de “cascos azules”; o los mismos estudiantes se podrían convertir en guardabosques protectores de los recursos para frenar la deforestación. Y, asimismo, propuso que, una vez entre en servicio la carretera, se proceda a cobrar a los países desarrollados el derecho a disfrutar de nuestro aire puro y de las grandes zonas que son el pulmón de la humanidad, porque “podemos sacrificar el desarrollo y trabajar en la preservación del medio ambiente sin el apoyo de otras naciones”.

Finalmente, una alternativa recomendable es la que han planteado los ambientalistas en el sentido de que no se toque para nada el Tapón del Darién, sino que se construya una ruta por la orilla del mar Caribe la cual, si bien sería mucho más larga, presentaría un impacto ambiental mucho menor y de pronto hasta ofrecería mayores posibilidades turísticas.